

Nagy Tamás Merénylet!

1931. szeptember 13-án, alig tizenkét perccel éjfél után, a két világháború közötti időszak legsúlyosabb hazai vasúti szerencsétlensége történt a torbágyi viadukton. A Budapest, Keleti pályaudvarról 23.30-kor indult hagyományos éjszakai bécsi gyorsvonatot vontató gőzmozdony – robbantásos merénylet miatt – kisiklott, és a huszonkilenc méteres mélységbe zuhant, magával rántva a szerelvény első hat kocsiját. A katasztrófa következtében huszonkét személy – közöttük hat vasúti alkalmazott – életét veszítette.

A biatorbágyi merénylet és a hírhedt merénylező, Matuska Szilveszter, nemcsak a vasúttörténet iránt érdeklődők, hanem a korszak majd' minden kutatója számára örökzöld témává vált. Akkor, amikor az események rövid ismertetésére vállalkozunk, tudjuk, hogy szinte semmi újat nem teszünk a „torbágyi halálkatlan” tengernyi irodalmához; mégis – éppen az érdeklődés fenntartása céljából –, szeretnénk újrafogalmazni máig megválaszolatlan kérdéseket.

A vonat

A 10-es számú bécsi gyors ugyanúgy fogalom volt az egykori Monarchia két fővárosa között közlekedők számára, mint a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság (DSA, a Déli Vasút utódja) Nagykanizsán, Szombathelyen és Sopronon át közlekedő „Balaton” nevű gyorsvonata. Igazi nemzetközi vonatnak tűnik a „tízes” (pedig akkor még nem létezett nemzetközi belföldi megkülönböztetés), hisz a bécsi kocsikon kívül közvetlen hálókocsit továbbított Ostende-be, ugyanoda első- és másodosztályú kocsit Bukarestből, illetve egy másik vegyesosztályú kocsit Velencén és Milánón át Genovába. Mint éjszakai vonat, nem törekedett sebességrekordokra (ezt a pályaviszonyok sem tették lehetővé), különben sem volt célszerű hajnal előtt Bécsbe érnie, amikor – amint tudjuk – még a villamosok is alsznak...

Szintén hagyományosan és némileg szükségképpen a vonatot rendszeresen a MÁV 301 sorozatú gőzmozdonya vontatta. (A magyar vasút sohasem bővelkedett nagy teljesítményű és nagy sebességű mozdonyokban.) Aznap este a Keletiben éppen a 301, 001 pályaszámú gőzös, tehát a sorozat legelső példánya tolatott a kocsik elé. A „születésének” huszadik évfordulóját ilyen tragikus körülmények között ünneplő lokomotív építéskor, 1911-ben, Európa egyik legszebb és legnagyobb teljesítményű gőzmozdonyának számított. A próbameneteken rendszeresen 120–140 km/h sebességgel közlekedett. A sorozatból mindössze huszonkét darab készült, de az 1919. évi román megszállás után Magyarországon csak hét darab maradt.

Ez az elit mozdony indult tehát utolsó útjára a Keleti pályaudvarról, 1931. szeptember 12-én, szombat éjjel fél tizenkettőkor.

A helyszín

Torbágy Budapesttől nyugatra, mintegy huszonkét kilométerre, dimbes-dombos vidéken fekszik. A reformkor nagy vasúti vitájában a Duna bal partiak diadalmaskodtak,

így már 1851-ben megvalósult Budapest és Bécs összeköttetése, a Dunakanyar – Érsekújvár – Galánta – Pozsony útvonalon. Ez a vonal a dualizmus korában az Osztrák–Magyar Államvasút-társaság tulajdonában volt (az 1891. évi államosításig). A fejlődő MÁV-nak egy ezzel konkurens bécsi vasúti összeköttetés szükségeltetett. Ez 1884-ben valósult meg, miután az Osztrák–Magyar Államvasút kölcsönadta a Bruck – Győr – Újszöny vasútvonalat, a MÁV pedig megépítette a folytatást Budapest, Kelenföld pályaudvarig. Utóbbi 90 kilométeres pálya fővonalnak épült, de mellékvonali jelleggel: rengeteg kisvíű kanyar és számottevő emelkedők tették eleve lehetetlené a nagyobb sebességű közlekedést. A vonal egy vágányra épült, de a hatalmas teherforgalom miatt (rövidebb volt, mint a balparti összeköttetés) már a század elején megépítették Győrig a második vágányt is. Jelentős változást itt is a trianoni békediktátum okozott, mivel az elsőrangú vasút az új határok szerint Párkánytól Csehszlovákiához került, és így ez a másodrangú fővonal lett Magyarország legfontosabb vasútvonala. (Lényegében 1927-ben kezdődött az a permanens átépítés és korszerűsítés, amely napjainkig sem fejeződött be. Egy múlt századi mozdonyvezető, a tatai és a komáromi állomásokon kívül, nem jönne rá, hogy merre jár...)

A vasútvonal legnagyobb műtárgya a torbágyi viadukt, amely 40 méter fesztávolsággal, 29 méter legnagyobb magasságban ívelt át egy völgyön. Ezen a szakaszon a tizenegy kanyar miatt csak 70 km/h volt az engedélyezett legnagyobb sebesség. 1931 őszén a vágányok mellett – még felsővezeték nélkül –, de már álltak a tartóoszlopok, hisz egy évvel később Komáromig elkészül a vasútvonal villamosítása.

A merénylet

Tizenkét perccel múlt éjfél, amikor a mozdony, mögötte a tizenkét kocsiban százöt utassal, 69.8 km/h sebességgel* a torbágyi viadukthoz közeledett. A bal vágányon haladt, hisz ekkor még közúton és kétvágányú vasúton egyaránt a menetirány szerinti bal oldalon közlekedtek. Nagyjából húsz méterre a híd előtt a gőzös első futókereke ráfutott a robbanószerkezetre, és ezzel működésbe hozta azt. A sínkorona alatt hétméteres szakaszon elhelyezett robbanószer felrobbant. A mozdony kisiklott, de a bal oldali kerekek a hidakon használatos terelősínekre csúsztak át, a hídon tartva ezzel egy ideig a mozdonyt. A híd azonban balkanyarban épült, így a magatehetetlen jármű jobbra dőlt, és a viadukt közepére hanyódva, áttörte a jelképes szerepű védkorlátot. A mozdony a mögötte lévő osztrák poggyász- és öt személykocsit rántott magával; a hetedik (MÁV harmadosztályú) kocszi vonóhorogja elszakadt, így az utolsó hat kocsi a sínen maradt. A lezuhant öt személykocsiból az első három közlekedett volna Ostende-ig. Ezek közül az első (3. osztályú) ráesett az osztrák poggyázkocsira, és azzal együtt darabokra szakadt. A mögötte lévő háló- és 1-2. osztályú kocsai a középső pillér és a völgyben lévő közúti híd környékére zuhant, utóbbi az oldalára esett. Végül az ötödik (osztrák 1-2. osztály) és a hatodik (osztrák háló) kocsai az első pillér mellett a domboldalra zuhant.

A mozdony kazánja két irányban (előre és hátrafelé) robbant szét, és ezzel Morvay Alajos mozdonyvezető és Nemes Miklós fűtő azonnali halálát okozta.

A pokoli hangra felriadtak Torbágy lakói, és a falu apraja-nagyja a völgyhídhöz sietett. A roncok között néhol tűz pislákol, a levegőben füst gomolygott. A domboldal felől a fájdalom hangjai: jajgatás és üvöltés; a völgyben dermesztő csend...

* A vonat sebességét a szakértői vizsgálat állapította meg. Nagyobb sebességnél nyilván még nagyobb lett volna a pusztulás.

A nyomozás

Elsőként a vasutas tiszt jelentette a hírt a MÁV Vezérigazgatóságnak és a Keleti pályaudvarnak. Röggvest megérkeztek a csendőrök is, vezetőjük már mint nyilvánvaló merényletet üzent meg a katasztrófát feletteseinek. Egy órán belül a Keletibe érkezett Gáman Gábor miniszteri tanácsos, és már kettőkor munkatársaival a helyszínre indult Hétey Imre, a rendőrség politikai osztályvezetője is. Mire odaértek, fáklyák fényében folyt nagy erővel a mentés.

Közben Kroll Ferenc torbágyi vasutas tisztviselő-gyakornok a helyszín biztosítása során a híd előtti utolsó tartóoszlop tövében egy levélborítékot talált. Rajta bizonytalan, szállás írásképpel az alábbi szöveg állt:

„Munkások! Nincs jogotok, hát majd mi kieroszakoljuk a kapitalistákkal szemben. Minden hónapban hallani fogtok rólunk, mert a mi társaink mindenhol otthon vannak. Nincs munkaalkalom, hát majd csinálunk. Mindent a kapitalisták fizetnek meg. Ne féljete, a benzin nem fogy el.

(A fordító)

A vasárnapi lapok nyomdából visszatartott számai már közölhették a szenzációs hírt: „Felrobbantották a kommunisták a biatorbágyi hidat!” (Pesti Napló). A kommunista merénylet verzióját ez a levél szinte bizonyossá tette („Valószínűleg nemzetközi terrorista kommunisták a merénylők” – Az Est, szeptember 15.), és a sajtó feltételezését a rendőrség szóvivői is megerősítették. Ebben az irányban indult meg a nyomozás is.

A merénylet következtében összesen huszonkét személy vesztette életét. A mozdony személyzetén kívül szörnyethalt Gulyás Sándor vonatvezető és Ivanics József kalauz is. Az áldozatok között találunk egy MÁV asztalost, DSA hivatalnokot, londoni kereskedőt és magyar menyasszonyát, belga mérnököt. Életét vesztette a tatabányai jegyző és felesége is. A tizenhét súlyosan sebesült között volt egy hároméves kisfiú és négyéves nővére – Bata-székről. A lapok beszámoltak szerencsés túlélőkről is: például Pálffy-Daun József bicskei földbirtokosról, a szegedi ellenforradalmi tiszti század egykori tagjáról, aki ébredés után a nyitott ajtóban állva fürkészte az éjszakát, hogy a vonat merre jár; észlelve a robbanást – világháborús ösztönnel – a töltés mély, sáros talajára vetette magát. Az egyik fennmaradt kocsi utazott a szeptemberi tanévkezdetre a soproni főiskolások kis csoportja.

A merénylet az egész országban megdöbbenést keltett. Szerre Európába eljutott az iszonyú bűntény híre.

Közben „a rendőrség a helyszínt alaposabban átkutatta”, annak ellenére, hogy a területet egy pillanatra sem zárták le, amit egyébként ilyen súlyos bűnténynél azonnal megtesznek. A levélen kívül megtalálták a robbantásnál használt alkatrészek maradványait: két elemet, vezeték- és csődarabokat (utóbbiba rakták a robbanóanyagot) és a vezeték végére erősített aktatáska- vagy bőrröndzár fémnyelvét. A robbantás körülményeiről úgy nyilatkoztak, hogy az profi szakemberek műve. A sajtó is mindig több merénylőről beszélt. A rendőrség archívumában kommunisták kéziratait vetették egybe a levélen talált írással, és pár nap múlva megállapították, hogy az Leipnik Márton kommunista lakatos-műszerész műve. Az újabb szenzáció nyomán az egész ország Leipniket és bűntársait kereste; a levélíróról csak azt nem tudták, hogy éppen a moszkvai Lenin Akadémián tanulja a forradalom-csinálás tudományát. A Leipnik-variációt már szeptember 18-án megcáfolta Fischof

Gyula ismert írásszakértő, aki szerint a levélen nem Leipnik kézírása található! A rendőrség azonban továbbra is kommunista merénylők után kutatott, és figyelmen kívül hagyott olyan nyilvánvaló analógiát, hogy a nyár folyamán a németországi Jüteborgban is történt egy – a torbágyihoz kísértetiesen hasonló – vasúti merénylet.

Az áldozatoknak dísztemetést rendeztek a Vérmezőn. Az Attila úton néhány munkást előállítottak, mert egy teherautóban utazva, impertinens vihorászásukkal megzavarták a szertartást... Ők azt mondták, hogy egy fékezés után a padlóra pottyantak, és ez okozta a derűtséget.

Szeptember 20-án felújították a rögtönítélő bíróság intézményét, a statáriumot; hivatalosan azzal az indoklással, hogy ilyen szörnyű bűneset ne ismétlődhessen meg („amire egyébként jelek utalnak”). A statárium éle – és ezt a törvényt betervező miniszter sem tagadta – elsősorban a kommunisták ellen irányult. Ennek alapján kivégeztek két magyarországi kommunista vezetőt, Sallai Imrét és Fürst Sándort, 1932 júliusában, már hónapokkal a torbágyi nyomozás lezárása után.

Érdekes, hogy először egy napilap, a Pesti Napló szeptember 19-ei száma veti fel a jüteborgi és a torbágyi merénylet hasonló vonásait.

A merénylet

Néhány eseménytelen hét után, október 10-én az osztrák rendőrség, két ausztriai vasúti merénylet (Ansbach és Neulengbach) elkövetésének alapos gyanúja miatt, őrizetbe vette Matuska Szilveszter magyar állampolgárságú bécsi magánzót. Az osztrák és a magyar rendőrség szeméről csak egészen lassan oszlott el a hályog, hogy Matuska szeptember elején Magyarországon tartózkodott; hogy szeptember 13-án ott volt a merénylet színhelyén; hogy ott – mint könnyű sérült – jelentkezett és beköltöztette magát; de senkinek sem tűnt fel, hogy ahol állítólag utazott (az első 3. osztályú személykocsiban), senki sem maradt életben...

Ekkor már tudták, hogy melyik boltban vásárolt Matuska ekrazitot, melyik budapesti üzletben vette a vízvezeték-csőket. Kiderült, hogy Németországban nyaralt, véletlenül éppen Jüteborgban... Matuska azt bizonygatta, hogy sankt pölteni bányájához kellett neki a robbanóanyag, végzett is ott robbantásokat, de hogy az egész mennyiséget mire használta fel, azt nem tudta megmagyarázni.

Aztán október 12-én este nyolc órakor bevallotta a két súlyosabb merénylet – Jüteborg és Torbágy – elkövetését; az osztrák büntényeket azonban továbbra is tagadta. Beszámolt egy különös idegenről, akiről semmit sem tud, és akit Bergmann-nak nevezett el. Szerinte ez az idegen hipnotizálta őt, hogy a válságos időszak orvoslására nagy feltűnést keltő vasúti merényleteket kövessen el. A pesti rendőrség szerint ezt a mesét a kötélről való félelmében eszelte ki.

Matuskának nemcsak egzaltált személyisége, hanem „tulajdonképpen értelmiségi” származása okozta a közvélemény újabb megrökönyödését.

Egy vegyeskereskedő fiaként született 1892-ben a Bács-Bodrog megyei Csantavéren. Nevelőapja tanácsára elvégezte a tanítóképzőt, de röpké pedagógiai pályafutás után, a 6. gyalogezred tagjaként, máris a szerb fronton találta magát. A lábán megsérült, főhadnagyként leszerelt.

1919-ben szatócsüzletet nyit odahaza, majd Mezőtúron él. A húszas években Pesten két bérházat vesz (miből?); kiadja, majd eladja ezeket. Ezután Bécsbe költözik, és borke-

reskedelemmel foglalkozik –, az általa palackozott borokat „Tigristej” néven hozza forgalomba. Jellegzetes félvilági alak: látszólag úriember, aki iszik, kártyázik, veszít – mégis mindenre marad pénze... Megnőszik, egy kislánya születik. Később megvásárolja a bezárt bányát, az eredeti elképzelés szerint azért, hogy a gépeket jó pénzért eladja. Bányatulajdonosnak adja ki magát, azzal a valószínű szándékkal, hogy a robbanószerkezetek vásárlásakor ne keltsen feltűnést.

A tárgyalás

Hol állítsák Matuskát bíróság elé? Az eredeti sorrend szerint Ausztriában, majd Németországban, végül Magyarországon kellett volna felelnie bűneiért. Németország azonban lemondott a perről Magyarország javára. Ausztria viszont csak azzal a feltétellel adta ki a magyar állampolgárságú, ám bécsi illetőségű Matuskát, hogy halálra ítélni lehet, kivégezni azonban nem.

Felfokozott várakozás előzte meg a merénylet Budapestre érkezését. Megnyugtató rendőri őrizet kellett ahhoz, hogy a vonatról leszálló Matuskát a felháborodott tömeg ízekre ne tépje.

A nyomozás kései szakaszában még néhány addigi fehér folt is árnyaltabbá vált. Sikertült összeállítani Matuska naptárját a merénylet előtt. Eszerint szeptember 2-án jelent meg Budapesten, és nagyobb cókók nélkül a Bristolban szállt meg. Ötödikén a Baross szállóba költözött, de oda már bördönddel érkezett. Hetedikén Nagytétényben, nyolcadikán Tatabányán járt. Kilencedike után már a merénylet színhelyén volt, megmutatta azt a viskót is egy szántóföld határában, ahol éjszakáit töltötte. Matuska beismerte, hogy ő írta a levelet is, bár ezt senki nem vette komolyan, hisz semmi megegyező vonás nem volt gon-



Matuska megérkezik Budapestre
(„Az Est” fotója)



Matuska zokog a tárgyalóteremben
(„Az Est” fotója)

dos, kalligrafikus zsinórírása (ennyi maradt a tanítói múltból) és a levél macskakaparása között.

A per tárgyalása 1932-től két és fél éven át tartott. Matuska védője Lévai Tivadar, egy ismert pesti ügyvéd volt. A vádlott a tárgyalásokon hol mindent tagadott, hol mindent beismert, hol nehéz könnyeket hullatva folytatta a kibogozhatatlan történetet az időközben Bergmannból Leó szellemmé változott ismeretlenről, néha pedig nyíltan beismerte, hogy merénylettekkel akart magának örök hírnevet szerezni. Megállapították, hogy Matuska valóban paranoiás, de a merényletek elkövetésekor a bűntettek súlyosságával és a lehetséges következményekkel tisztában volt. Még az ítélethozatal előtt szavalt el Matuska azt a zavaros öt mondatot, amelyet maga alkotott, és amelytől védői hiába óvták, hogy ezzel az esetleges enyhítő körülményeket veszélyezteti. Karinthy Frigyes a Pesti Naplóban elemezte és versnek nevezte szöveget – megállapítva, hogy abban híuen tükröződik a szerző-merénylet eredeti szándéka: híressé váljék, bármilyen áron. A démoni „versikét” szinte valamennyi napilap közölte, nélküle beszámolóink is hiányos lenne:

*„Zakatoľjanak a nyomdák,
szórák a szikrát az antennák,
az a názáreti csillag,
amelyet én a csantavéri Betlehem felett meggyújtottam,
világosítsa fel az emberek lelkét,
és ragyogja be az emberek szívét
az a názáreti csillag,
amelyet én a csantavéri Betlehem felett meggyújtottam;
hívja fel Piustól Rooseveltig,
napnyugattól napkeletig,
Madridtól Moszkváig,
Belgrádtól Stockholmig
az emberek tekintetét üstökös módjára fel az égre,
ahol nagy költőnk szavai ragyognak le a kék ég tengeréből:
Léted világít, mint a tüzes nap,
de szemünk belé nem tekinthet...”*

Végül a bíróság a vádlottat bűnösnek találta „huszonkét rendbeli gyilkosság és tizenhét rendbeli gyilkossági kísérlet” vádjában, és halálra ítélte. A kegyelmi kérvényt Magyarország kormányzója 1934. november 21-én elfogadta, és az ítéletet életfogytiglani fegyházbüntetésre változtatta.

Szándékosan nem szóltunk eddig a torbágyi merénylet oly sokszor emlegetett és bizonyítottan vélt politikai háttéréről – írtak már arról eleget. Röviden összefoglalva: a nyomozás során a rendőrség – vélhetően engedve a rendszer politikai szándékának – mindent megtett annak érdekében, hogy a merényletet nemzetközi kommunista terroristák bűntényeként tüntesse fel. Ez olyannyira sikerült, hogy Matuska letartóztatása után a magányos, őrült merénylet képét csak nagyon nehezen lehetett elfogadhatóvá tenni.

A tárgyalás során jó néhány fontos problémát figyelmen kívül hagytak, amelyek közül most csak hármat említenénk meg.

(1) A bíróság mindvégig elfogadta Matuska vallomását az ún. colstokbombáról. (Tehát a vezeték végén a fémnyelvet egy colstok levágott két darabja közé helyezte, és amikor az első kerék a colstokra futott, annak két fémmeľ bevont vége zárta az áramkört, előidézve ezzel a

robbanást.) Azonban, bár a robbantáshoz használt alkatrészek ilyen-olyan állapotban mind előkerültek, a colstoknak egy darabját sem találták meg. A hivatalos indoklás szerint azért nem, mert a mozdony mentőlemeze alatti seprű ezt lelökte a sínről. Igen, ám seprűt a múlt századi öslokomotívokra raktak, a 138 tonnás 301-esnek erre nem volt szüksége. Arról nem beszélve, hogyha a colstok leesik a sínről, nem fut rá a kerék, és nem történik meg a robbanás.

(2) Colstokbomba használatakor a robbanás a merénylettől függetlenül történik, ő már váratlan esetben sem avatkozhat közbe. A módszer tehát csak akkor lehetett eredményes, ha a robbanószervezet elhelyezése után, de a tervezett célpont (10 sz. gyorsvonat) előtt, semmilyen jármű nem érkezik a hídra. Ha a vizsgálat során bepillantottak volna a forgalmi menetrendbe (amit a merénylet biztos nem mulasztott el), abban egy tehervonatot találnak, ami Ferencvárosból indult, és talán egy negyedórával a gyorsvonat előtt kellett áthaladnia a vizsgált útszakaszon. Aznap éjjel viszont késve indult Kelenföldről, és ezért már Budaörsön kiterőbe küldték, hogy szabad legyen a végzetes út a gyorsvonatnak. A tehervonat szándékos lassításánál (bár egyesek fantáziája ezt is lehetségesnek vélte) sokkal valószínűbb, hogy a merénylet a colstokbombánál jobb, biztosabb technikát alkalmazott.

(3) Végül is elfogadták a magányos merénylet elméletét. Pedig a robbantáshoz használt eszközök tömege nagyjából hetven kilót nyomott, és ezt a merényletnek a huszonkilenc méter magas hídra kellett felvinnie, ott pedig gondosan elhelyeznie, a sínkorona alá.

Még a merénylet után megállapították, hogy a módszer igazi szakértőre vall. Különösebben sohasem foglalkoztak Matuska robbantási múltjával (világháború és előző merényletek), pedig Hetényi Imre osztályvezető néhány évvel később írott könyvében egy mondattal utalt erre, miszerint a merényletről később kiderült, hogy nem is rendelkezett szakértelemmel...

Az „átkos” negyven évében a téma reneszánszát élte, bár bizonyítható magyarázatok helyett ezúttal is csak elméletek születtek. Harmicöt évvel az események után, 1967/68-ban újabb belügyi nyomozást végeztek –, és csodák csodája: az eddig ismeretlen és az eddig is ismert szereplők „újszerű” vallomásai más színezetet adtak a merényletnek... Mindezek összefoglalására Nemes Dezső vállalkozott, és az 1981-ben megjelent könyvében (A biatorbágyi merénylet és ami mögötte van) nem kevesebbet állít, mint azt, hogy a merénylet szélsőjobboldali provokáció volt, és a bábukat maga Gömbös Gyula mozgatta, megrendezve ezzel a saját Reichstagját.

Így természetesen nem lehet véletlen, hogy a különítményes grófocska éppen a robbanás pillanatában ugrott le a vonatról. Megjelenik a műben egy Varga Ferencné nevű idős hölgy, aki akkortájt magyar éttermet vezetett Bécsben, ahol Matuska és a gyakran kiránduló Gömbös – szerinte – egy asztaltársasághoz tartozott. Sőt, a merényletet is itt agyalták ki, majd Matuska szeptember 7-ei nagytétényi útján, Gömbös ottani villájában, egyeztettek az utolsó részleteket.

Nyilvánvaló, hogy a tehervonat sem véletlenül késett, és került a budaörsi kiterővágányra. A 424 sor. mozdony fűtője 1966-os „új” beszámolójában úgy emlékszik, hogy a kelenföldi állomás tárolóvágányain összevissza elhelyezett kocsikat kellett felvenniük, és ez okozta az idővesztést. Amikor végre elindultak, folyamatosan lassú jelzést kaptak, ami csak növelte a késést. Ugyanez a fűtő 1931 októberében még azt vallotta, hogy Kelenföldön egy hideg gépet (be nem fűtött mozdonyt) és egy – versenylovat szállító – teherkocsit kellett a szerelvényhez kapcsolniuk. Márpedig az ilyen szállítmányok a tolatásnál rendkívüli óvatosságot igényelnek...

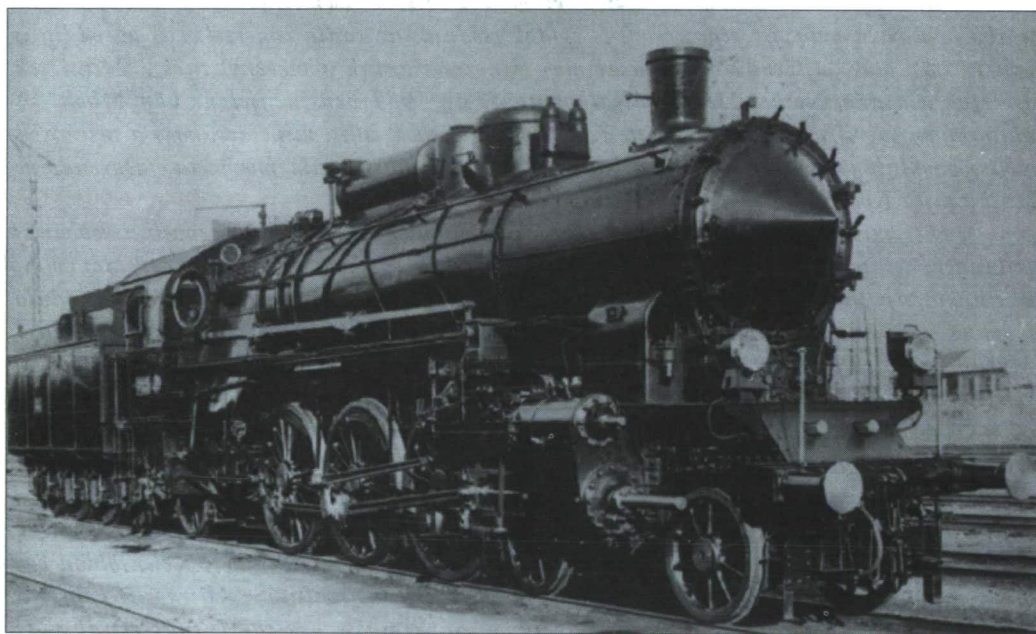
A szerző szerint a rendőrség tudott valamit az ügyről, ezért vették el a nyomozást a csendőrségtől, annak ellenére, hogy a merénylet vidéken történt. Mindezt Egyedy Balázs egykori szélsőjobbos – a hadifogságban hallott pletykák alapján – meséli el az olvasóknak. Különös szerep jutott Schweinitzer József rendőrtanácsosnak, aki Matuska letartóztatása után elsőként utazott Bécsbe, hogy a merénylet (a halálbüntetés elengedése fejében) rábeszélje a magányos őrült szerepére...

Semmi nem jellemzi jobban a két szélsőséges felfogást, mint az, hogy Matuska Szilvesztert a korabeli sajtó „tizennyolcas kommunista különítményesnek” tartotta –, míg a másik oldal szerint Prónay Pál alakulatának volt tagja, és szélsőjobboldali ismeretségeit később is megőrizte.

Amint azt a bevezetőben jeleztük, a megválaszolatlan kérdések nem engedik ezt az ügyet a feledés lomtárába. Magányos merénylet volt-e Matuska? Vezérelte-e akárármilyen politikai indíttatás, esetleg valamilyen politikai hatalom? A vizsgálat és a tárgyalás során pontosan hány és milyen jellegű hibát követtek el?

Epilógus

A 301, 001 pályaszámú mozdony a baleset során megsemmisült. Behorpadt pályaszámotábláját fatáblára erősítették, és a Közlekedési Múzeumban állították ki. (Ma nem látható.) Fialovits Béla, a legnagyobb magyar mozdonyász, akkor az Északi Fűtőház elnöke, nem tudott belenyugodni, hogy az egyébként is oly kisszámú, Európa-hírű sorozatból éppen a legelső példány elveszett. Az épen maradt és kijavítható alkatrészeket felhasználva (nem sok ilyen volt...), magánakcióként elkezdte a mozdony újjáépítését. Rendelt a gépgyártól egy főkeretet, hengeröntvényt, kerékpárokat, stb., stb... Amikor utasították, hogy a mozdonyépítést lehetőleg bízza a Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárra,



A MÁV újjáépített 301,001 pályaszámú mozdonya

már elkészült az új 301, 001. Ekkor ennek védházára tették azt az emléktáblát (a színhely, az idő és a mozdony személyzet neve szerepelt rajta), amit 1932. február 13-án helyeztek el a 424, 004 pályaszámú gőzmozdonyon.

Az újjáépített mozdony, miskolci vonatokkal, még az 1960-as években is bejárt a Keleti pályaudvarra – a vsútbarátok nagy-nagy örömére. Selejtezéskor a miskolci igazgatóság üzemképes állapotban felajánlotta a Közlekedési Múzeum számára. Az akkori igazgató azonban, azzal a hivatkozással, hogy a nevezetes modellgyűjteményükben megvan a 301, 001 kicsinyített mása –, nem tartott erre igényt. Így nem maradt meg az utókornak a leghíresebb magyar gőzmozdony...

Matuska Szilveszter, miután letöltötte az Ausztriában reá kiszabott hatéves börtönbüntetést, 1937-ben a váci fegyház 8880 számú rabjaként megkezdte az életfogytig tartó szabadságvesztést. A könyvkötészetben dolgozott, szabadidejében pedig találmányokon törte a fejét. A Váci hírlap 1942-ben megnesztele, hogy Matuskát néhány társával a szegedi Csillag börtönbe „kölcsonadják”, és a november 21-i számában azt közölte, hogy az igazságügy-miniszter elfogadta Matuska kérvényét, mely szerint őt – mint robbantási szakembert – az orosz frontra küldjék. Ezen a napon biztos, hogy elkelt a lap minden száma... A nevezetes rab pár hét múlva csöndben visszatért Vácra.

Egyébként Matuska eredeti szándékában sohasem csatlakozott. Bulvárlapok, viccek, kabarék, majd filmek főhőisévé vált. (1959-ben készült el a *Merénylet*. Bacsó Péter, Thurzó Gábor és Babura László filmjében a merénylet szerepét Básti Lajos alakította – rendkívül hitelesen. A huszonnégy évvel később elkészült második változat (*Viadukt*. Rendezte: Simó András, főszereplő: Michael Sarrazin) láttán talán nem béletlenül támadt az az érzésünk, mintha a merénylet Nemes Dezső-i interpretációja szolgált volna a film forgatókönyvéül.)

Az 1945 évi felszabadulás viharos napjaiban a börtönök kapui kinyíltak, Matuskának nyoma veszett. Bár később sokan látni, felismerni vélték, biztosat senki sem tud róla...

Az 1973–75 között végzett vonalkorrekció után a vasúti pálya már nem érinti a nevezetes biatorbágyi völgyhidat.

(Az ismertetéshez Dr. Károly Imre adott plusz információkat és képeket.
Ezúton mondunk neki köszönetet.)